

Pándi Eszter

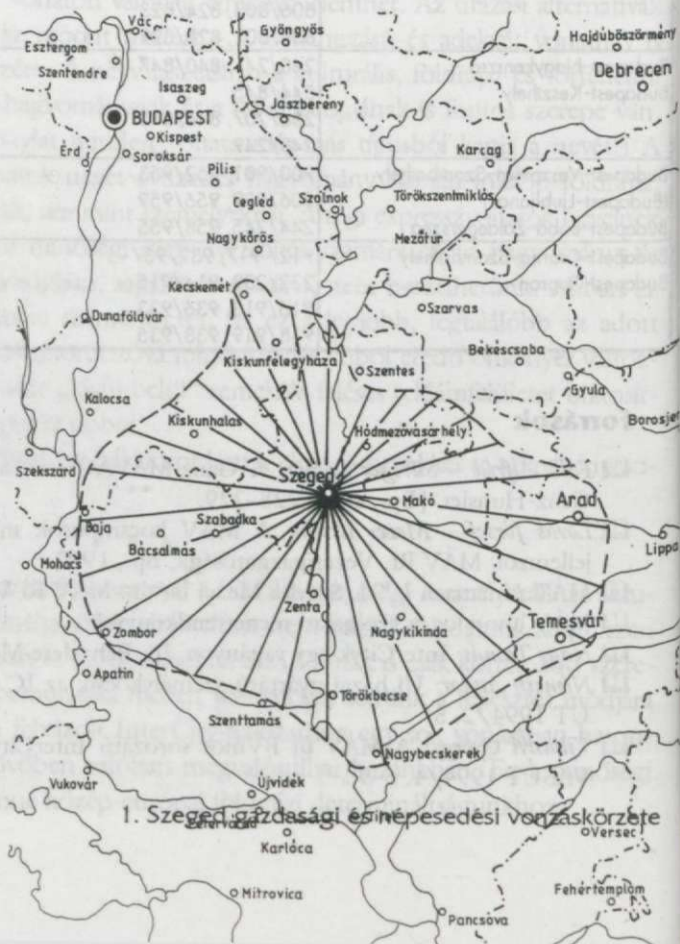
Parthiscum

A szegedi vasút és Trianon

Szeged városának a közel másfél évszázados török megszállás (1542–1686) után jó három évtizedig (1686–1718) határvárosként még elsősorban hadászati-stratégiai jelentősége volt. A tőle délre fekvő területeket visszaadó 1718-as pozsareváci békétől azután két évszázadra (1718–1920) Nagy-Magyarország belsejébe került, s jelentős vonzáskörzettel rendelkező fontos kereskedelmi csomóponttá vált (1. sz. kép). Növekedése és fejlődése különösen a 19. század második harmadától az I. világháborúig dinamikus, amikor nagyságát és talán gazdasági-politikai-kulturális helyét tekintve is az ország második, illetve legjelentősebb vidéki városa.

A város dinamikus fejlődésének egyik, ha nem a legfontosabb oka és jele a *vasút*. Az ország első, nagy tájakat összekötő – egyszersmind a Bukarest–Konstanca vonal részeként európai jelentőségű – vasútvonala Budapest–Temesvár között épült meg (1857). A Pest–Szeged és Szeged–Temesvár szakaszokat összekapcsoló, 1858 decemberében átadott szegedi vasúti híd pedig a pest-budai Lánchíd (1848) után az ország második nagyobb vasszerkezetű hídja. (A Szeged melletti Algyőnél is épült egy vasszerkezetű híd 1870-ben.)

Az 1920-as trianoni békével Szeged ismét határvárosossá válik. Az új országhatárok megszüntetik kereskedelmi csomópont-jellegét, elvágják vonzáskörzetének túlnyomó részétől (Bánát, Bácska). Növekedése és fejlődése lényegében megáll. Ez azután – csak részben kényszerű – funkcióváltást eredményez: a város gazdasági-politikai jelentősége csökken, helyette kulturális szerepe nő meg (lényegében máig). Radikálisan módosul vasúthálózata, ezen belül lényegében elenyészik a szegedi vasúti Tisza-híd szerepe: a temesvári vasútvonal megszűnése miatt a híd funkciótlaná válik, s történetének szinte „logikus” zárópontjaként 1944. szeptem-



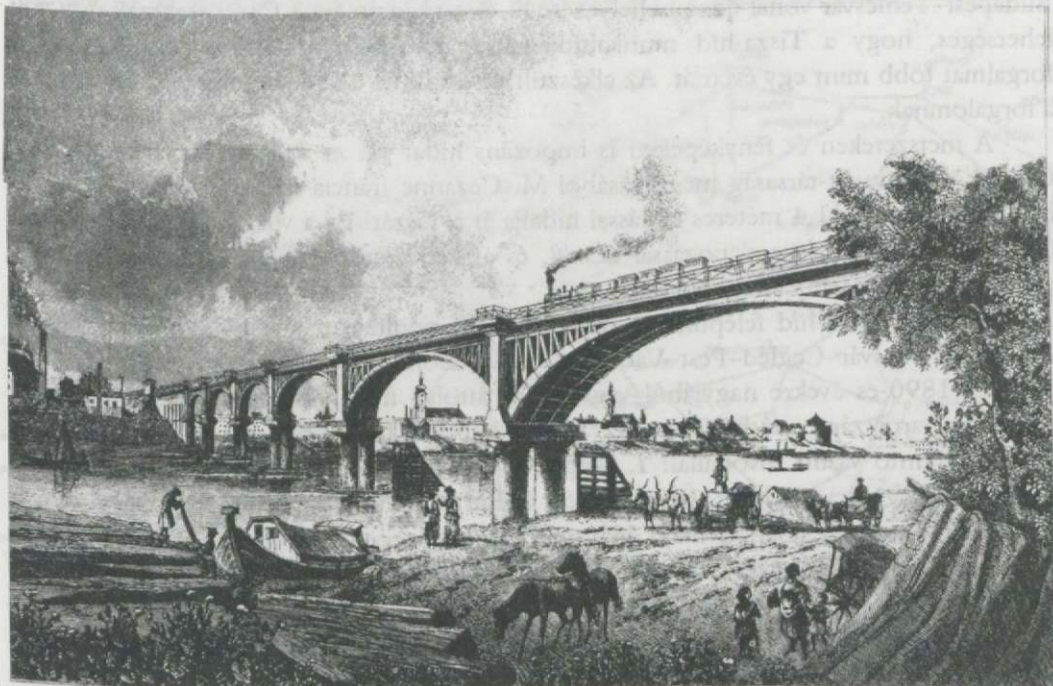
ber 3-án az angolszász légierő lebombázza, a maradékot pedig a visszavonuló magyar csapatok október 9-én felrobbantják.

Dolgozatomban feladatomnak tekintetem a szegedi vasúti csomópont kialakulásának és jellemzőinek bemutatását, ezen belül a vasúti híd leírását, majd annak ábrázolását, hogyan szűnik meg e csomópont a trianoni határmegvonás következtében. E rövidített változatban a hangsúlyt a szegedi vasúti csomópont kialakulásának és jellemzőinek bemutatására, valamint a csomópontnak a trianoni határmegvonás nyomán bekövetkezett megszűnésére helyezem.

1. A város kereskedelmi útvonalal és a vasút

Szeged múlt századi gyors ütemű fejlődésének egyik legfontosabb oka, hogy – bár láthatóan a közeli Szabadka kezdettől fogva vetélytársa (és végül, elsősorban talán Trianon miatt fölébe is kerekedik) – az ország természetes főútvonalainak egyik csomópontja volt. Mindenekelőtt itt keresztezte egymást az európai jelentőségű (Bécs–) Budapest–Szeged–Temesvár–Bukarest (–Konstanca), valamint a (Kárpátalja–) Nagyvárad–Szeged–Szabadka–Zágráb–Fiume útvonal, de fontos leágazása volt a Belgrád–Szaloniki (illetve Konstantinápoly) vonal, valamint Erdély felé is. Kereskedelmi csomópont-jellegének kialakulása a vasút előtti korszakra nyúlik vissza.

A vasút révén Szeged az Osztrák–Magyar Monarchiában (1867–1918) a vonzáskörzetéhez tartozó, illetve azzal határos nagytájak (Kiskunság, Alföld, Körösvidék, Erdély, Bánát, Bácska) metszéspontjában fekvő fontos közvetítő város (kereskedelmi központ) lesz, tág népesedési, gazdasági és kulturális hatókörrel.



2. A híres szegedi vasúti Tisza-híd Rohbock Lajos 1860-as metszetén

Az összeköttetéseket elsősorban a XIX. század közepétől a XX. század elejére kiépülő vasúti fővonalak biztosítják: a pozsonyi vonal 1850-es elkészítését 1854-ben követi a szegedi, azután a temesvári és debreceni (1857), a nagyváradi és aradi (1858), majd a miskolci (1859). A szegedi vasút korai felépítésének 1848/49-et követő (gazdaságiakkal összefüggő) politikai okai vannak: ez biztosítja az összeköttetést a bécsi irányítás alá helyezett Bánáttal, mindenekelőtt a krassó-szörényi bányavidék feketeszéntelepeivel és az Osztrák Államvasút-társaság (*rövidítve ÁVT, később OMÁV, németesen StEG*) ottani nehézipari üzemével, valamint a vidék gazdag gabonatermő területeivel (az 1911–15-ös évek átlagtermését tekintve a Bánátból és Bácskából származott a kukorica 41 %-a, a búza 25 %-a, a zab 23 %-a).

Miután Budapest és Szeged, illetve Szeged és Temesvár között megindul a vasúti közlekedés, a vonatokat át kell juttatni a Tiszán. Már 1847-ben felmerül egy javaslat az Újszegedet és Szegedet összekötő híd építésére. Ekkor még csak a vár sarkából Újszegedre átnyúló hajóhíd létezik. Ezt a hidat fel lehet nyitni, ha nagyobb hajó akar ártutni a Tiszán (1855-ben 2228 hajó ment át). A felnyitások természetesen nagy gonddal járnak.

Heves viták után építik meg a vasúti Tisza-hidat Szegeden –, nem pedig délebbre, Kanizsánál. (Majd Trianon után Kanizsa alatt, Zentánál épül fel a délkeleti forgalomból Szegedet elvben is kikapcsoló vasúti híd.) Először ideiglenes hidat építenek facölöpökön, aminek a középszerkezetét ki lehet nyitni, illetve fel lehet emelni hajók közlekedésének biztosítására. A terhelési próbát 1857-ben végzik el rajta, és 1857. november 9-én indul először vonat Szegedről Temesvárra (az utat 5 óra 12 perc alatt teszi meg). Tehát a Budapest–Temesvár vonal üzembehelyezése ill. összekapcsolása a fővárossal csak úgy volt lehetséges, hogy a Tisza-híd munkahídjának segítségével, átszállással tartják fenn a forgalmat több mint egy éven át. Az elkészült vasúti hidat 1858. december 2-án adják át a forgalomnak.

A metszeteken és fényképeken is impozáns hidat (2. sz. kép) az 1855-ben alakult Osztrák Államvasút-társaság megbízásából M. Cézanne francia mérnök tervezi. A híd 8 darab, egyenként 41,4 méteres nyílással hidalja át a Tiszát. Ez a világon az első nagyobb híd, amely légnyomásos alapozással készül, és a szerkezeti elemek szegecselését először végzik ilyen nagy felületen géppel.

A vasúti Tisza-híd felépültével szabadon megindulhatott a bánági búza szállítása Bécsbe a Temesvár–Cegléd–Pest–Vác–Pozsony vonalon.

Az 1890-es évekre nagyjából véget ér az utolsó nagy vasútépítési hullám, kiépül Nagy-Magyarország vasúthálózata, az I. világháború küszöbére végeredményben hét Szegedet érintő vasúti fővonallal: 1. Szeged–Cegléd–Budapest (–Bécs, illetve Felvidék), 2. Szeged–Nagyvárad (Alföld, Észak-Erdély és Kárpátalja), 3. Szeged–Arad (Dél-Erdély), 4. Szeged–Temesvár (Bánát, majd Havasalföld), 5. Szeged–Szabadka–Újvidék (Bácska, majd Szerbia), 6. Szeged–Szabadka–Bród (Bosznia), 7. Szeged–Baja–Zágráb–Fiume (Adria).

A Budapest–Szeged vonalnak ekkor elsősorban a bánati teherszállítás szempontjából volt jelentősége. A személyforgalmi kapacitást tekintve kezdettől vetélkedik egymással

Szeged, Temesvár és Szabadka – Szeged teherforgalmi kapacitása azonban még nagyobb Szabadkánál.

2. Trianon és Szeged

Az 1918. november 13-i belgrádi katonai konvenció értelmében az antant jogot nyer arra, hogy az ország déli részét megszállja. A demarkációs vonal Szegedtől délre (lényegében a későbbi határnak megfelelően) húzódik.

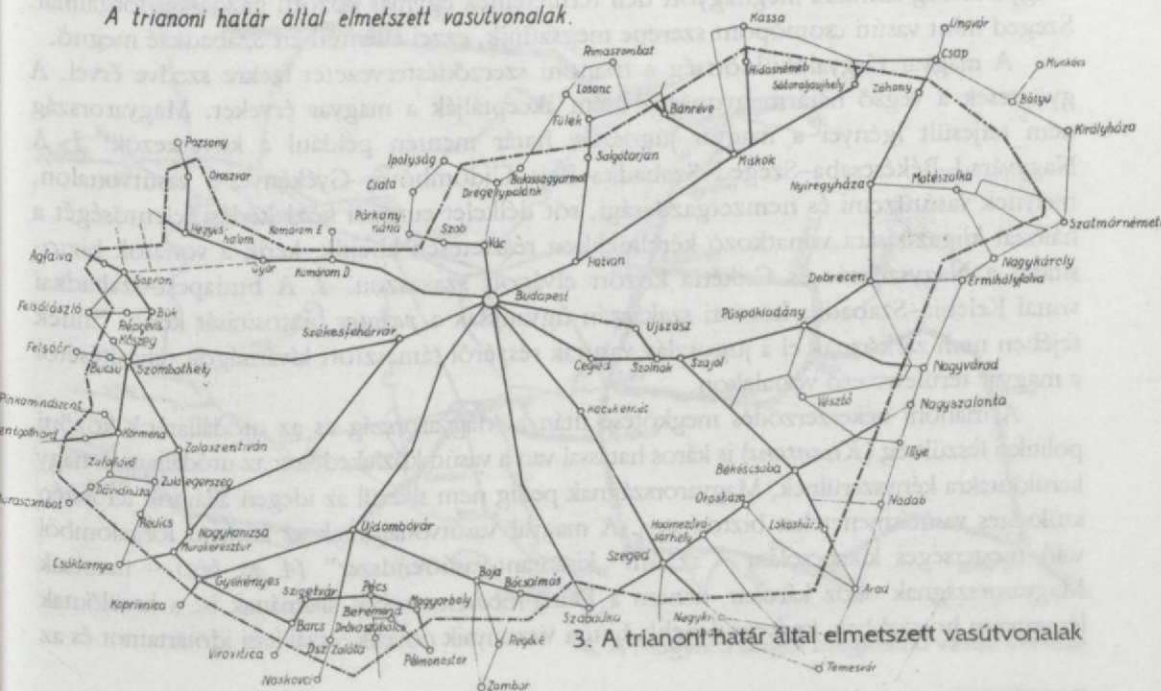
Szeged francia megszállás alá kerül. Az első alakulatok 1918. december 10-én jelennek meg. A várost a franciák fontos hídfőállásként kezelik, mert itt van az egyetlen vasúti összeköttetés Nyugat-Európából Románia felé (ugyanis Belgrádtól délnek nincs vasúti híd). A megszálló franciák élelmezési létszáma 28 000 fő.

A Tanácsköztársaság bukása után a Duna-Tisza köze is román megszállás alá kerül. Félő volt, hogy a románok bevonulnak Szegedre, amelyre a szerbek is igényt tartanak. Az utóbbiaknak eddig csak Újszegedet sikerült elfoglalniuk 1918. november 24-én, s február 4-én lezárják a szegedi hidat. Újszeged *Novi Segedin*-né válik.

A franciák a tervezettnél tovább maradnak Szegeden, mert innen tudják sakkban tartani a Bánátért küzdő szerb és román feleket. Hivatalosan ugyan 1919 februárjában teszik közzé nyílt parancsban a francia uralom megszűnését és a megszállás befejezését, véglegesen azonban csak 1920. március 1-jén hagyják el az utolsó alakulatok Szegedet. A szerbek 1921. augusztus 20-21-ére vonulnak ki Újszegedről.

A győztes felek a magyarokkal ugyan csak 1920. június 4-én írják alá a békeszerződést a versailles-i Kis-Trianon kastélyban, de a határokat már 1919. május 8-án kijelölik (3. sz. kép). A határmegvonásnál keverednek a stratégiai-gazdasági szempontok

A trianoni határ által elmetezett vasútvonalak.



3. A trianoni határ által elmetezett vasútvonalak

(ideértve a vasúti fővonalak elcsatolását) az etnikai és történeti érvekkel.

A Románia felől megállapított trianoni határvonal 4 fő- és 6 mellékvonalat metsz el, éppen a Temesvár–Arad–Nagyvárad–Királyháza átlós fővonalba történő betorkollásuk, vagyis a nagy csatlakozó állomások előtt. A sűrű népességű gazdag alföldi termőterületek ettől a vonaltól nyugatra fekszenek, míg Románia felől ebbe az átlós fővonalba ritkán lakott és gazdasági szempontból sokkal kisebb jelentőségű területek kapcsolódnak. A trianoni határ mesterségesen megszünteti ezt a természetes összetartozást. Az Erdélyt nyugatról megkerülő vasúthálózat (az ún. „vásárvonal”) lényegében a románoké lesz. Ez a szakasz a „román körvasút” részeként biztosít összeköttetést Kárpátalján keresztül a Romániának juttatott, de a határ által elvágott máramarosszigeti (Tisza-völgyi) vonallal, majd tovább Lengyelországon keresztül az ugyancsak Romániához került Bukovinával (Arad–Nagyvárad–Szatmárnémeti–Királyháza–Máramarossziget–Körösmező–Delatyn–Kolomea–Csernovic).

A jugoszláv–magyar határ Szabadkánál a déli országrészeket átlós irányban összekötő nagyfontosságú Újdombóvár–Baja–Szeged–Békéscsaba–Nagyvárad fővonalat szakítja két részre. Ez a vasútvonal, amely a délnyugat, dél és délkelet felé vezető fővonalak között létesített kapcsolatot, éppen azért épült, hogy közvetlen vasúti összeköttetést biztosítson az Alföld, a Duna–Tisza köze és a Dunántúl termőterületei között. Szabadka elcsatolásával a trianoni határ megszünteti ezt a közvetlen kapcsolatot, nagy kerülőre kényszerítve a vasúti közlekedést. A forgalmat Bácsalmás és Szeged között a közvetlen vasútvonal átvágása folytán a Kiskunhalason és Kiskunfélegyházán át vezető útirányra kellett terelni, ami a korábbi 68 km helyett 150 km-es távolságot jelentett. Az itt megvont határ csaknem megbénítja a Dunántúl, a Duna–Tisza köze és a Tiszántúl Magyarország számára meghagyott déli területeinek egymás közötti gazdasági forgalmát. Szeged mint vasúti csomópont szerepe megszűnik, ezzel ellentétben Szabadkát megnő.

A magyar tárgyalóküldöttség a trianoni szerződéstervezetet ízekre szedve érvel. A győztesek a végső határmegvonásnál nem akceptálják a magyar érveket. Magyarország nem teljesült igényei a magyar–jugoszláv határ mentén például a következők: 1. A Nagyvárad–Békéscsaba–Szeged–Szabadka–Baja–Újdombóvár–Gyékényes vasútvonalon, melynek vasútüzemi és nemzetgazdasági, sőt délkelet-európai közlekedési jelentőségét a hálózat kiigazítására vonatkozó kérelmekben részletesen kifejtik, kéri a vonatok biztosítását a Nagyszéksós és Csikéria között elvágott szakaszon. 2. A budapest–szabadkai vonal Kelebia–Szabadka közötti szakaszán ugyancsak a *passage* biztosítását kéri. Ennek fejében nem zárkoznak el a jugoszláv vasutak részéről támasztott kívánságok teljesítésétől a magyar területre eső vonalakon.

A trianoni békeszerződés megkötése után a Magyarország és az utódállamok közötti politikai feszültség (*Kisantant*) is káros hatással van a vasúti közlekedésre: az utódállamok nagy kerülőutakra kényszerülnek, Magyarországnak pedig nem sikerül az idegen államok területén szükséges vasútátmeneteket biztosítania. A magyar vasútvonalaknak az átmenő forgalomból való mesterséges kikapcsolása – az ún. „kisantant-vasútrendszer” (4. sz. kép) – nemcsak Magyarországnak okoz károkat, hanem a Duna-medence többi államának is: a kerülőutak lényegesen hosszabbak, kedvezőtlenebb építési viszonyaik növelik a szállítási időtartamot és az

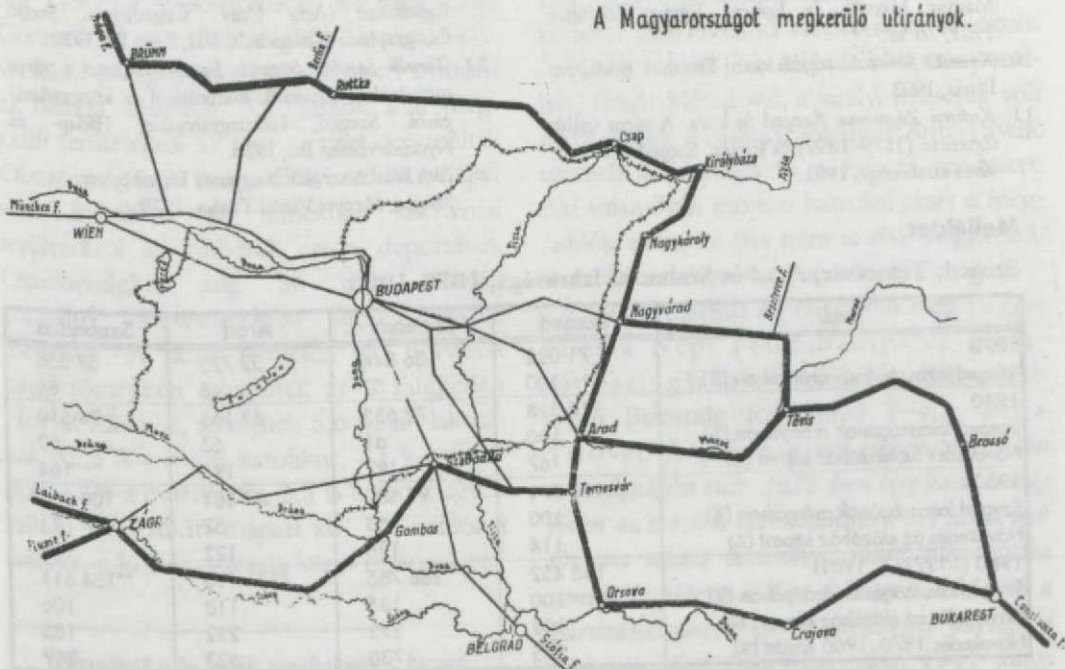
üzemi költségeket. Hozzá kell tenni, hogy a világháború előtti tervek már jelezték a vasúthálózat szükséges súlypontát helyezését – ha nem is ily módon és ennyire drasztikusan, s mindenekelőtt nem országhatárokkal keresztül-metszve. Mindenesetre a Magyarországot megkerülő fővonal lényegesen hozzájárul egyfelől Szeged, másfelől Arad, Temesvár és Szabadka növekedési ütemének és egymáshoz viszonyított nagyságának megváltozásához (ld. a mellékletet).

Trianonnal Szeged az ország déli határvárosa lesz (meg sem kellett várni a Fogadalmi templom felépítését, már a Városháza tornyából is láthatókká válnak a határok). A város területe gyakorlatilag változatlan marad ugyan, de vonzaskörzetét (ld az 1. sz. képet) és átmenő forgalmi pozícióját elveszíti. A hét vasúti fővonalból csak egy marad meg: a Szegedet Budapesttel összekötő szakasz. Ezzel a szegedi vasúti híd is funkcióját veszti.

A legfontosabb gazdasági és kereskedelmi területeitől (Bánát, Bácska) elvágtott városnak teljesen új piacot kellett kialakítania. Óriási küzdelmet folytat megmaradt vonzaskörzete stabilizálásáért, illetve új vonzaskörzet kialakításáért. Ezt a későbbiekben tanyavilága jelenti. E célból építik meg a tanyai kisvasutat, némi halogatás után 1927-ben. Szeged ettől kezdve elsősorban kulturális centrumként kap országos jelentőséget, aminek kialakításában nagy szerepet játszik a városhoz kötődő Klebelsberg Kunó kultuszminiszter.

Szeged határváros-státuszát az 1941–44-es intermezzo módosítja, amikor is a város a budapest–temesvári és a szabadka–nagyváradi vonalak metszéspontjában helyezkedik el. Ekkor nyeri vissza jelentőségét a vasúti híd – átmenetileg és részben. Miután a visszavonuló magyar csapatok 1944-ben a bombázások meghagyta maradványait is felrobbantják, a szintén megsemmisített közúti híd helyreállításáig ideiglenes cölöphidat építenek helyére.

A Magyarországot megkerülő utirányok.



4. A Magyarországot megkerülő vasúti vonalak

Felhasznált irodalom

a) Levéltári anyagok

1. Magyarország közlekedési problémái [1946]. Országos Levéltár Központi Könyvtára 4/4944.
2. Vasúti kérdések békétárgyalási előkészítő anyaga [1946]. Országos Levéltár 4/4943.

b) Dokumentumok

3. Cholnoky Jenő (szerk.): A magyar békétárgyalások. Jelentés a magyar békeküldöttség működéséről Neuilly S/S-ben 1920 januárius-március havában. I-III. kötet. Budapest, M. Kir. Külügyminisztérium, Bp. 1920.
4. Kelemen Béla: Adatok a szegedi ellenforradalom és a szegedi kormány történetéhez (1919). Szeged, Szerző kiadása, 1923.
5. Rubinek Gyula: 1920. Magyarország gazdasági térképekben („A magyar békétárgyalások” III/B kötetének VIII. sz. melléklete).

c) Feldolgozások

6. Gnál Endre (szerk.): Szeged története. 3/1-2. kötet. Szeged, Somogyi Könyvtár, 1991.
7. Gáll Imre: Régi magyar hidak. Bp., Műszaki Könyvkiadó, 1970.
8. Héser Aurél: Magyarország vasúthálózata. Zsebatlasz (Magyar Földrajzi Intézet) 1919. pp. 44-49.
9. Kelety Dénes: A megcsönkített államvasutak. Bp., Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye 1921/26. sz.
10. Kassalka János: A szegedi vasúti Tiszahíd. Budapest, Pátria, 1903.
11. Kulinyi Zsigmond: Szeged új kora. A város újabb története (1879-1899) és leírása. Szeged szab. kir. város közönsége, 1901.

12. Majlán János: A „vasszekér” diadala. A magyar vasútépítés 1914-ig. Bp., Kossuth Könyvkiadó (Népszerű Történelem), 1987.
13. Mihailich Győző: A XIX. és XX. századbeli magyar hidépítés története. Bp., Akadémiai Kiadó, 1960.
14. Palotás Zoltán: A trianoni határok. Bp. Interedition, 1990.
15. Radács Elemér (szerk.): A Dunatáj. Történelmi, gazdasági és földrajzi adatok a Dunatáj államainak életéről. I-III. Bp., Gergely R. Rt., 1946.
16. Rónai András (szerk.): Közép-Európa atlasz. Bp., Szt. István Társulat – Püski Kiadó, 1993.
17. Ruzsánka Lajos: Érdekes adatok Szeged régi hídjáról. „Délmagyarország” 1958. dec. 3.
18. Serfűző Lajos (szerk.): Szeged története. 4. kötet. Szeged, Somogyi Könyvtár, 1994.
19. Szabó Gyula (főszerk.): Százéves a MÁV Szegedi Igazgatósága. Fejezetek a Vasútigazgatóság történetéből 1888-1988. Szeged, Közlekedési Múzeum és Szegedi Vasútigazgatóság, 1988.
20. Teleki Pál: Gazdasági helyzetünk a környező államokkal szemben s a geográfus feladatai. Zsebatlasz (Magyar Földrajzi Intézet) 1922. pp. 22-28.
21. Tonelli Sándor: A franciák Szegeden. Szeged, M. Kir. Ferenc József Tudományegyetem Barátainak Egyesülete (Acta Univ. Szegediensis, Sectio Geographico-Historica, T. VII, Fasc. 1.), 1939.
22. Tonelli Sándor: Szeged. Ismeretterjesztő a város múltjáról és jelenéről, kultúrájáról és közgazdaságáról. Szeged, Délmagyarország Hírlap- és Nyomdávalalat Rt., 1926.
23. Tóth Béla: A szegedi Nagyrivíz képeskönyve. Szeged, Megyei Városi Tanács, 1979.

Melléklet

Szeged, Temesvár, Arad és Szabadka lakossága, 1870-1980

Évek	Szeged	Temesvár	Arad	Szabadka
1870	71 022	36 844	32 725	57 556
Szeged lakosságának arányában (%)	100	52	46	81
1910	118 328	72 555	63 166	94 610
Szeged lakosságának arányában (%)	100	61	53	80
Növekedés az előzőhöz képest (%)	167	197	193	164
1930	135 071	91 580	77 181	100 058
Szeged lakosságának arányában (%)	100	68	57	74
Növekedés az előzőhöz képest (%)	114	126	122	106
1980 (* 1977, ** 1981)	145 452	*268 785	*171 110	**154 611
Szeged lakosságának arányában (%)	100	185	118	106
Növekedés az előzőhöz képest (%)	108	293	222	155
Növekedés 1870-1980 között (%)	205	730	523	269